Viermastvollschiff „Falls of Clyde“

von Eberhard Hewicker unter Verwendung eines englischen Textes von Maritime Executive

Hawaii hat im Juli 2024 die Beseitigung des Musems-Seglers *Falls of Clyde* ausgeschrieben. Schon seit acht Jahren hat man versucht, eine Lösung für die Zukunft des inzwischen 145 Jahre alten (!), berühmten Museums-Großseglers *Falls of Clyde* zu finden. Am 25. Juli 2024 hat nun des Hawaii Department of Transportation (HDOT) die einschlägige Industrie um Angebote für die Beseitigung des Schiffes gebeten.

Anlass dazu war der schlechte Zustand des Schiffes und das Ergebnis einer Untersuchung von 2023, die eine akute Gefahr des Sinkens am gegenwärtigen Liegeplatz festgestellt hatte: „*Wahrscheinlich wird die Falls of Clyde das Jahr 2024 nicht schwimmend überleben*“, stellte der Bericht fest und schlug vor, das Schiff aus der Liste der Nationalen Denkmalstätten zu streichen und zum Abbruch zu verkaufen.

„*Der Verlust dieses Schiffes ist unvermeidlich und zumindest höchst unglücklich, wenn nicht gar tragisch, denn es ist ein einzigartiges Segelschiff von großer historischer Bedeutung. Aber das Schiff hat im Laufe der Zeit bereits viele seiner ursprünglichen Qualitäten und Teile seiner Originalität verloren, die einmal zu seiner Einstufung als Nationale Denkmalstätte geführt haben*“.

Gegenwärtig (2024) liegt das Schiff an der Pier 7 in Honolulu, wo es früher als

Museumsschiff des Hawaii Maritime Centers gedient hat. Es befindet sich in privatem Eigentum, wurde aber 2016 an die Kette gelegt und befindet sich im Gewahrsam des HDOT. Verschiedene Male hatte man versucht, das Schiff zu verkaufen. Sogar Pläne gab es, das Schiff zurück nach Schottland zu bringen, wo es einmal erbaut worden ist. Aber alle Bemühungen waren erfolglos.

HDOT möchte die Pier 7 modernisieren, die jetzt seit 14 Jahren im Dornröschenschlaf liegt, seitdem nämlich das Bishop Museum das Maritime Center geschlossen hat.

Ohne tragfähige Pläne für die Zukunft des Schiffes und wegen des rapide sich verschlechternden Zustandes blieb dem HDOT keine andere Wahl

Förderverein Schiffahrts-geschichte Cuxhaven e.V.
eberhard@hewicker.com

als der Abbruch. Mit öffentlichen Mitteln wurden in den vergangenen Jahren Umwelt-Studien erstellt und die noch an Bord befindlichen Exponate katalogisiert.

Das Viermastvollschiff *Falls of Clyde* wurde 1878 in Port Glasgow, Schottland, gebaut. Der Viermaster war als Glattdecker mit zwei durchgehenden Eisendecks, Poop und Back, dem damals vorherrschenden Rumpftyp, konzipiert. Der Schiffsname kommt her von den Wasserfällen des River Clyde bei New Lanark, Schottland. Die Viermastvollschifftakelage war in Großbritannien damals sehr verbreitet, in Deutschland äußerst selten (siehe Peter Rickmers). Der Eisenrumpf war ursprünglich grau gestrichen, oben mit schwarz-weißem Portenband, das Unterwasserschiff karminrot.

Die 10 m lange Back enthielt das Mannschaftslogis und eine große Winde. Drei Ladeluken zwischen den vier Masten unterbrachen das Oberdeck. Es gab zwei genietete,

eiserne Deckshäuser, eins hinter dem Großmast mit Kombüse sowie Kammer für Steward und Koch und das zweite mit den Unterkünften für die Apprentices vor dem Kreuzmast, das sog. „Halbdeck“. Im Poopdeck befand sich die komfortable Kajüte (Salon) mit wertvollem Mobiliar, Mahagonitäfelungen, Messing-beschlägen und Marmoranrichte, dazu die Offiziers- und Passagierkabinen mit den Kapitänsräumen, von denen ein Niedergang auf das Poopdeck führte. Dort befand sich am Heck das Ruderhaus mit Steuerrad, davor das Kompasshaus und ein großes Oberlicht für die Kajüte.

Ihre Jungfernfahrt begann im April 1879 in Greenock, Schottland, führte nach Karatschi und zurück nach London, wo sie im Dezember 1879 einlief. Das Schiff wurde unter ihrem ersten Eigner, Wright, Breakenridge & Co., Glasgow, in der Jutefahrt nach Kalkutta eingesetzt.

Sie transportierte neben Jute auch Zement, Eisen, Getreide und andere Massengüter nach Bombay, Rangun, Singapur, Bangkok und in viele Häfen des Pazifik wie z.B. Portland (Oregon), San Francisco, Melbourne, Auckland, Hongkong und Shanghai.

1898 machte die *Falls of Clyde* ihre letzte Reise unter der Britischen Handelsflagge von London nach San Francisco. Das Schiff wurde verkauft an Wm. Matson Navigation Company (Honolulu). Sie ging nach Honolulu und wurde in Hawaii (*damals noch selbständiges Königreich! Siehe Montags-Story Nr. 088 Weihnachten auf der KAIULANI*) registriert. Dort wurde sie zur Viermastbark umgetakelt, indem die Rahen am achteren Mast entfernt wurden.

Sie machte mit Passagieren und Stückgut zwischen Kalifornien und Hawaii mehr als sechzig Reisen mit einer durchschnittlichen Dauer von 17 Tagen. Aus dieser Zeit stammt die besondere Verbindung des Schiffes zu Hawaii.

Nach dem Wechsel zu Wm. Matson 1899 wurden neben der Umtakelung zur Viermastbark die Mannschaftsräume in der Back entfernt und ein großer Kühlraum für

leicht verderblichen Proviant eingebaut. Ein Holzdeckhaus mit neuer Kombüse und Kojen für zwölf Mann, dazu Kammern für Steward und Koch kam auf das vordere Hauptdeck, eine Hilfsdampfmaschine an die Stelle der alten Kombüse im Eisendeckhaus.

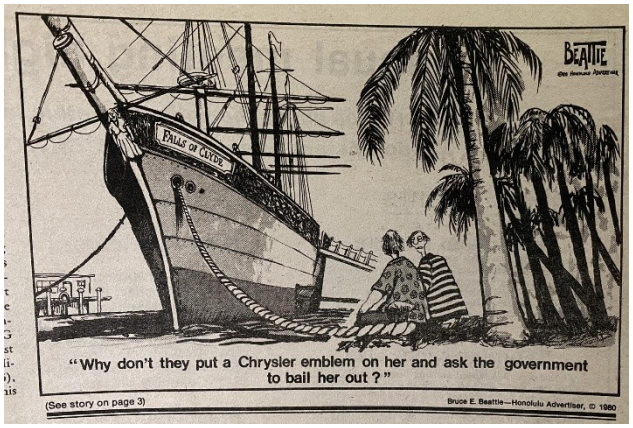
Auf das Poopdeck wurde ein kleines Holzschutzhaus für Passagiere installiert.

1906 wechselte sie zur Associated Oil Co. und wurde zum Transport von Kistenöl eingesetzt. 1907 wurde sie zum Segeltanker mit zehn Stahltanks, fünf je Seite, und Pumpenraum umgebaut. Bis 1920 machte die *Falls of Clyde* im Öltransport zwischen Kalifornien und Hawaii, und rückreisend mit Melasse jährlich zwischen fünf und neun Reisen.

Dann ging sie an die Firma G. W. McNear aus San Francisco. Unter der neuen Flagge fuhr sie im Januar 1920 von San Francisco mit einer Ladung Öl nach Kolding, Dänemark, dann nach Beaumont, Texas, und weiter nach Port Arthur im Fernen Osten. Im November 1920 war sie in Kopenhagen, dann wieder in Texas, wo sie im Februar 1921 an die General Petroleum Co., San Francisco, veräußert wurde. Für den neuen Reeder machte sie ihre letzte Reise unter Segeln über Tampico nach Buenos Aires. 1921, nach der Rückkehr in den Hafen von Tampico, wurde sie dort von August bis Dezember 1921 aufgelegt.

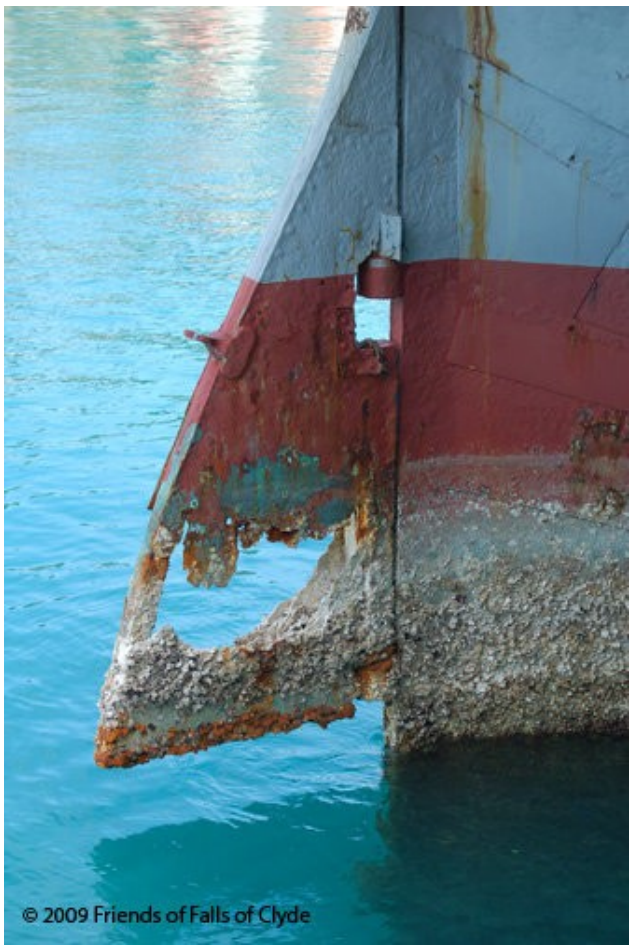
Januar 1922 wurde die *Falls of Clyde* von Tampico durch den Panamakanal nach San Pedro, Kalifornien, geschleppt. Hier wurden die Rahen und die Stengen abgenommen, und das Schiff in eine Tankbarge der General Petroleum Co. (heute Mobil Oil) umgebaut. Im März 1922 schleppte der Dampfer Yorba Linda sie nach Ketchikan, Alaska, wo sie die nächsten 37 Jahre bis 1959 als schwimmende Bunkerstation diente. Der „Chef“ dieses Ölleichters wohnte samt seiner Familie auf dem Schiff in den Kapitänsräumen. 1959 erschloss die General Petroleum Co. neue Förderstätten, und die nicht mehr benötigte *Falls of Clyde* kam zu William W. Mitchell aus Ketchikan, der sie nach Seattle schleppen und dort auflegen ließ.

Zwischen 1959 und 1963 wurden verschiedene Versuche seitens Kapt.



Fred Klebingat (*siehe Montags-Story Nr. 105 Kapitän auf der chinesischen Bark CHIN PU*) und anderen unternommen, das alte Schiff vor der Verwendung als Wellenbrecher vor Vancouver zu retten. Als 1963 das Ende der *Falls of Clyde* nicht mehr abwendbar schien, gelang es mit Hilfe von Geldern der Matson Navigation Co. und landesweiten Spenden, das Schiff für 18.900 US-Dollar zu erwerben. Der US-Marineschlepper Moctobi brachte die *Falls of Clyde* in 20 Tagen über den Pazifik nach Honolulu, wo sie 1963 enthusiastisch in ihrem ehemaligen Heimathafen empfangen wurde.

Sie wurde weitgehend restauriert und 1968 als Museumsschiff am Pier 5 der Öffentlichkeit übergeben. 1970 baute man neue, an die Maststümpfe angesetzte Masten ein und riggte in den Folgejahren die *Falls of Clyde* nach authentischen Plänen als Viermastvollschiff wieder auf. Träger war das „Bernice P. Bishop Memorial Museum“. Das Schiff kam bald darauf in die Hände des neu eingerichteten „Hawaii Maritime Center“ und wurde als Hauptattraktion des Marinemuseums nach Pier 7 verlegt.



Aber der Zahn der Zeit ruhte nicht, und wegen des inzwischen äußerst schlechten Zustandes ist das Schiff seit Februar 2007 nicht mehr für Besucher zugänglich gewesen. Es wurde im Herbst 2008 für den symbolischen Preis von 1 $ an die private Gruppe „*Friends of the Falls of Clyde*“ verkauft (*die entsprechende Facebook-Gruppe hat 826 Mitglieder!*), die jedoch bisher nur über 35.000 Dollar verfügt, während die Kosten für die vollständige Wiederherstellung auf 30 Millionen US-Dollar geschätzt werden.

HDOT hat den Abbruch, die Versenkung und auch den Verkauf an

einen neuen Eigner geprüft. Das Gutachten kam aber zu dem Schluß, dass der Verfall des Schiffskörpers unaufhaltsam ist. Darin ist der anfangs genannte Entschluß zum Abwracken begründet.

Am 17.Okt 2025 ging die Meldung von der endgültigen Versenkung der Falls of Clyde durch die Welt-Presse:

Nachtrag 2025: Hawaii Completes Disposal by Sinking of Historic Sailing Ship *Falls of Clyde*

The Hawaii Department of Transportation issued a statement confirming that the sinking of the famed sailing cargo ship FALLS OF CLYDE was completed midday Wednesday, October 15, away from Honolulu harbor. The state had seeking a solution to have the vessel removed from Honolulu Harbor since it seized the FALLS OF CLYDE in 2016 and repeatedly attempted to sell the ship. The 146-year-old vessel had been docked at Honolulu Harbor but had been closed to the public since 2008. It was first brought to Hawaii in 1963 for restoration and spent its final years berthed at Pier 7, where it once served as a museum ship as part of the Hawaii Maritime Center. The center closed in 2009, and after the owner defaulted on the ship by not moving it, it was impounded in 2016 when its permit was revoked.

FALLS OF CLYDE was the world's only surviving ironhulled, four-masted, fullyrigged ship. She was built in Glasgow in 1878, during a shipbuilding boom inspired by increased trade with the U.S., and she made several voyages to American ports while under the British flag. In 1898, she was purchased by Captain William Matson of the Matson Navigation Company and reregistered in Hawaii. From 1899 to 1907, the ship was rerigged as a bark for sailing with fewer crew, and she made over sixty voyages between Hawaii and San Francisco, carrying

The 146 year old ship Falls of Clyde was sunk on 15th of Oct. The ship was in severe disrepair. Seen here sinking by the stern. She served all over the world and was the last four masted iron hulled ship. She carried passengers, cargo, and oil.

passengers, sugar, and general cargo. She was sold to San Francisco-based Associated Oil Company, which installed large steel tanks in the hull, allowing her to carry 750,000 gallons of liquid bulk. For decades, the ship would bring kerosene to Hawaii and molasses back from Hawaii to California. At one point, a deal was announced that would have seen the ship returned to Scotland for preservation, but they were unable to finance it and arrange transport for the ship, which was in deteriorating condition. The state attempted to auction the ship in 2019 and posted several requests for proposals. A group of preservationists calling themselves Friends of FALLS OF CLYDE tried diligently to save the vessel. Ultimately, the state concluded that the ship was a safety hazard DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2025– 292 Distribution : daily to 45000+ active addresses 19-10-2025 Page 14 and, with no buyers, settled on sinking the vessel. Contractor Shipwright LLC received the job and began in July with the removal of debris and efforts to ensure the watertight integrity of the ship's subdivision bulkheads. They also reported that the hull would require strength remediation to prepare the vessel to be safely towed out of the harbor.

Sensitive to the ship's loyal following, HDOT reports the group Friends of Falls of Clyde conducted a final send-off ceremony for the vessel. Work was completed earlier than anticipated, with the scuttling originally expected by late

November. Around dawn on Wednesday morning, two tugs pulled the vessel away from Pier 7 for her final voyage. She was taken to an agreed position approximately 25 miles south of Honolulu Harbor. She was sunk in a position with a depth of approximately 12,500 feet.

HDOT reports that negotiations have begun for the maritime center property. It expects to make repairs to Pier 7 as part of a revitalization project. Artifacts from the Falls of Clyde were removed for preservation before the disposal of the ship. Key elements, including the ship's name board, wheel, and bell, will be incorporated into a permanent display. Other artifacts were transferred to the San Francisco Maritime National Historic Park, and some of the rigging tools will be used for maintenance on a three-master square-rigged Scottish-built ship *Balclutha*, which is on display in San Francisco.
Source: Maasmond Maritim Newsclippings, 17.Oktober 2025